



**Tid** Tisdagen den 12 mars 2013 kl 17.30 – 18.00  
**Plats** Spårvagnshallarna, Birger Jarlsgatan 57 A  
**Justerat** Torsdagen den 21 mars 2013

Per Ankersjö

Katarina Luhr

**Närvarande**

Beslutande ledamöter:

Per Ankersjö (C) ordföranden  
Katarina Luhr (MP) vice ordföranden

Jonas Nilsson (M)  
Torbjörn Erbe (M)  
Per Ola Bosson (M)  
Helena Levy (M)  
Nils Ingelström (M)  
Karin Karlsbro (FP)  
Mikael Magnusson (S)  
Rana Carlstedt (S)  
Mats E. P. Lindqvist (MP)  
Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Fredrik Canerstam (S) för Åsa Wester (S)

Ersättare:

Anders Thureson (M)  
Eva Runvald (M)  
Andreas Lundin (M)  
Fredrik Canerstam (S)  
Måns Lönnroth (S)  
Charles Berkow (MP)  
Belinda Hellberg (MP)  
Sara Stenudd (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Daniel Selin, Ellinor Fiebranz Andersson,  
Emily Tjäder, Gustaf Landahl, Håkan Andersson, Luiz Lopez, Maria Svanholm och  
Pia Winbladh Högfors, Siri Maassen samt borgarrådssekreteraren Markus Berensson.

## § 7

### Förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050

Dnr 2011-21832

#### Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 som avrapportering av uppdraget i budget 2012.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden översänder förvaltningens förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 till kommunstyrelsen för vidare beredning.

#### Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 19 december 2012.

#### Nämndens behandling av ärendet

##### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar:
  - 1 Att godkänna förvaltningens förslag till färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 med modifieringen att rubrik 2.3.1: "Världsklass" ändras och att första meningen under rubriken avlägsnas.
  - 2 Att arbetet med en skärpt tidsplan påbörjas.
  - 3 Att avstämning mot färdplanen och tidsplanen ska ske varje eller minst vartannat år och därefter rapporteras till kommunfullmäktige.
  - 4 I övrigt ansluta oss till Socialdemokraternas förslag om att en "task force" under stadshusets centrala ledning inrättas för att dels driva och samordna klimatarbetet i Stockholm - men också för att driva på regering, landsting och andra aktörer så att dessa vidtar nödvändiga åtgärder för att Stockholm med skyndsamhet ska kunna fasa ut de fossila bränslena.
  - 5 Översända förvaltningens förslag till färdplan till kommunstyrelsen för vidare behandling.

Vi är i huvudsak mycket positiva till att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 nu tagits fram och tycker att Stockholm med detta åter har tagit ett kliv framåt i klimatarbetet.

Vi anser att även om riktningen är i stort sett rätt så är takten för långsam. Miljöpartiet har länge drivit målet att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år

2030. Efter åtta år av alliansstyre i Stockholm tycks målet vara längre bort än så, men färdplanen visar ändå att många föreslagna åtgärder kan tidigareläggas och att vi därmed kan närma oss året för en fossilbränslefri stad. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten.

Det som oroar mest är att den hittills förda allianspolitiken inte hittills alls verkar redo att ta de radikala beslut som kommer att behövas för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad. Planen ger på vissa punkter snarare ett kvitto på hittills sex förlorade år med det borgerliga styrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas först någon gång under nästa mandatperiod. Färdplanen visar tydligt att vi måste intensifiera arbetet nu. Radikala beslut måste fattas, hållbara infrastruktuursatsningar måste påbörjas, ekonomiska styrmedel måste införas och ekonomiska medel måste tillföras. Investeringar med långsiktiga följder som leder i fel riktning måste stoppas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den fyrstegsprincip som föreslås bli bindande nationellt (ärende 15 vid detta sammanträde): det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Tvärtom är man fortfarande inställd på att bygga en ny motorväg, Förbifarten, genom regionen. Det byggs fortfarande även för glest i vissa områden och så vidare.

Klimatomställningen kan inte vänta. Dessutom måste ett flertal beslut fattas på nivåer som Stockholm inte har egen rådighet över vilket gör att samarbeten och samtal måste påbörjas snarast och starka krav på andra parter måste ställas från kommunen.

Vi tycker därför att det är viktigt att lägga in uppföljningar som bör avrapporteras till kommunfullmäktige med täta intervall. Vi anser att fyra år är allt för långa tidsintervall. Vi föreslår här att tidsplanen för olika åtgärder skärps och att man varje år stämmer av om tidsplanen hålls och vad som måste revideras i de fall där vi släpar efter med införda åtgärder. Avstämningen kan lämpligen knytas till avrapportering av Stockholms åtgärdsprogram för klimat och energi och Stockholms miljöprogram, men den måste ske mer frekvent än vart fjärde år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att punkter i åtgärdsprogrammet släpar efter. Många punkter i tidsplanen handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att man även gör en plan för vad målet är för åtgärder, dvs hur mycket t.ex. cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att man kan demonstrera hur målet kommer missas om man väntar med åtgärder, dvs vilka konsekvenser (ekonomiska eller andra) som uppskjutna åtgärder innebär.

Dessutom anser vi att det är viktigt att påtala att målet (fossilbränslefritt Stockholm 2050) kommer att hamna inom räckhåll om man genomför åtgärder enligt tidsplanen, men att detta inte är argument för att skjuta upp åtgärder som kan påbörjas redan idag.

I vissa stycken behöver planen förtydligas. Skrivningen att beräkningen bygger på att "staden driver frågan om en snabbare utfasning av fossila bränslen i fjärrvärmesystemet" syftar rimligen på att utfasningen ska ske snabbare än det refererade nu gällande beslutet om en ambition att leverera klimatneutral fjärrvärme till 2030.

Då inte alla växthusgasutsläpp som stockholmarna ger upphov till räknas med

inom ramen för åtgärdsprogrammet anser vi att beräkningsmetoder för dessa utsläpp ska tas fram för att kunna användas i Stockholms klimatarbete så att vi kan få ett mått på de reella utsläppen av klimatgaser som Stockholms invånare ger upphov till.

Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensering. Osäkerheten är för stor för om satsningar på CDM eller ökade sänkor ger någon effekt. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar här.

Vi anser inte heller att åtgärdsprogrammet ska uttala att Stockholm bedriver ett klimatarbete i världsklass då vi inte anser att dagens förda politik är i världsklass. Vi anser att mycket av Stockholms klimatarbete kan förbättras radikalt. Vi har ännu inte har fattat de beslut som behövs för ett klimatarbete i världsklass utan med denna färdplan visat hur ett klimatarbete i världsklass skulle kunna gå till om vi vidtar tillräckliga åtgärder idag.

3) Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar

1 I huvudsak godkänna förvaltningens innehåll till färdplan

2 Att miljöförvaltningen återkommer med en reviderad färdplan som visar vad det skulle krävas för att fossilbränslena skulle kunna vara utfasade från vår stad 2030 respektive 2040

3 Att en konkret åtgärdsplan utarbetas för Stockholm, där staden med snabbhet presenterar och vidtar nödvändiga åtgärder för att göra Stockholm fossilbränslefritt

4 Att tydliga krav formuleras på åtgärder och insatser som staten/regeringen, landstinget och andra aktörer måste genomföra för att ett fossilbränslefritt Stockholm ska uppnås - så tidigt som möjligt

5 Att en "task force" under stadshusets centrala ledning inrättas för att dels driva och samordna klimatarbetet i Stockholm - men också för att driva på regering, landsting och andra aktörer så att dessa vidtar nödvändiga åtgärder för att Stockholm med skyndsamhet ska kunna fasa ut de fossila bränslena.

6 Därutöver anföra:

Stockholm ska vara världens första fossilbränslefria stad

Dagens globala utsläpp av växthusgaser är ca 50 miljarder ton per år, en ökning med över 30 procent sedan 1990. Effekterna av världens accelererande klimatutsläpp hotar att bli förödande för vår planet. Stockholm har en lång historia av framgångsrikt miljöarbete, och ska vara ledande stad i världen i att bedriva klimatarbete. Stockholm har två uppgifter i detta sammanhang. För det första att Stockholm tar sitt ansvar och vidtar åtgärder för att minska sina faktiska utsläpp. Den andra uppgiften är att som föregångsstad visa att det går att omvandla ett samhälle till fritt från fossilbränslen. Men ska Stockholm kunna spela denna roll som modellstad för hur städer världen över kan minska sina utsläpp, krävs snabba och resoluta åtgärder – och högre ambitioner än 2050. Målambitionen som förvaltningens färdplanearbete, är i grunden för låg. Exempelvis har Köpenhamn satt målet att man ska vara världens första koldioxidneutrala stad 2025. Andra städer, både utanför landets gränser, som

innanför har höjt sina ambitioner så mycket att Stockholm riskerar att hamna efter. Riksdagen har slagit fast att Sverige som land inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. I beaktande av att Stockholm är en kommun som vare sig har jordbruksproduktion eller energitug processindustri i större omfattning, vilka är två sektorer som Naturvårdsverket pekar ut som de svåraste att få ner utsläppen från, så bör Stockholm kunna ha högre ambitioner med det samlade klimatarbetet än att också ha 2050 som slutår.

Tack vare tidigare investeringar i exempelvis utbyggt fjärrvärmenät, tunnelbane- och annan kollektivtrafikutbyggnad har Stockholm kunnat minska sina utsläpp per invånare rejält under de senaste decennierna. Stockholm har onekligen särskilda förutsättningar att bli första stad i landet och världen att fasa ut de fossila bränslena.

Oavsett till vilket år Stockholm (och Sverige) lyckas bli fossilbränslefritt, så är arbetsuppgiften monumental. Det kommer att krävas stora och långsiktiga investeringar och genomgripande insatser. Handslag och överenskommelser över blockgränserna kommer att vara nödvändiga för att få den säkerhet och förutsägbarhet som stadens (och landets) invånare och verksamheter behöver för att kunna, hinna och våga ställa om.

Fossilbränsleutfasningen sker inte genom årtals exercis - utan genom konkreta åtgärder, investeringar, aktiva politiska beslut och förutsägbarhet för medborgare och verksamheter. Under de kommande decennierna kommer det rimligen att ske många maktväxlingar som skapar osäkerhet både i stadens egen förvaltning och hos alla de privata aktörer som måste delta. Därför kommer blocköverskridande arbete att vara viktigt.

Staden måste vara beredd att hela tiden pröva, utvärdera, ompröva och ta nya tag. Som framgår av miljöförvaltningens förslag till färdplan har de flesta åtgärder möjlighet att få stark effekt också redan före 2050. Det kommer att krävas att hela staden, regionen inklusive landstinget och staten drar åt samma håll.

Förvaltningen har gjort ett bra underlag, men som samtidigt är ofullständigt. Förslaget till färdplan visar att målet är möjligt att uppnå, men att osäkerheterna är stora om hur målet faktiskt ska kunna nås. Förvaltningen bör därför återkomma med förslag till konkreta åtgärder för hur fossilbränslefrihet ska kunna nås (också före 2050). Några exempel på vad som bör tas upp:

#### Energiushållningen

En stor utmaning, som förvaltningen också pekar på, kommer att vara energieffektiviseringen av byggnader. Stora och långsiktigt förvaltade fastighetsbolag har möjlighet att över tid slå ut dyra investeringar som först på sikt ger rejäl avkastning tillbaka. Exempelvis har mindre bostadsrättsföreningar inte denna kraft. Funktioner och lösningar behöver tas fram för att lösa denna uppgift. Den kan i sammanhanget därmed noteras att de ideologiskt drivna utförsäljningarna av allmännyttan försvårat för Stockholms klimatomställning.

#### Energiförsörjningen

Ett fossilbränslefritt Stockholm kan inte bara bli ett biobränslebaserat Stockholm. Förvaltningen har alldeles rätt i att ett biobränslebaserat Stockholm förutsätter ett väsentligt mycket mera energieffektivt Stockholm (annars kommer

biobränslen inte att räcka till vilket kommer att visa sig i höga biobränslepriser). Utförsäljningen av Stockholm Energi har varit ett mycket stort misstag. Staden bör undersöka möjligheterna att återskapa en energiverksamhet som arbetar med ett långsiktigt perspektiv och med syftet att bygga ut förnybar energiproduktion, som vind, sol och biogas - samt att hålla nere stockholmarnas energipriser – snarare än att ge största möjliga avkastning till aktieägarna. En sådan energiverksamhet kan också vara ett stort stöd i energieffektiviseringen.

#### Transportsektorn

Staden bör driva på för en utbyggnad av tunnelbana och annan kollektivtrafik i regionen.

Staden behöver också särskilt driva på för att regeringen med snabbhet omsätter sitt mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 till skyndsam och konkret politik, samt att utvecklingen när det gäller förnybara fordonsbränslen går vidare. Skattereglerna för drivmedel till fordon behöver vara långsiktiga. För närvarande är besluten om skattenedsättning ettåriga, vilket är orimligt. Staden kan enskilt göra mycket för att stimulera framväxten av exempelvis elbilar, och ska göra detta, men den nationella nivån har ett särskilt ansvar. Arbetet i Stockholm måste fortsätta med att säkra utrymme för bussar, nyttotrafik, fotgängare och cyklister. Staden bör utveckla en politik för att stödja alla de som inte vill äga en bil men som då och då behöver hyra eller använda en bil i en bil-pool.

#### Sammanfattningsvis

Uppgiften att göra Stockholm fossilbränslefritt är som tidigare nämnts närmast monumental. Flera av investeringarna som krävs har så långa ledtider att dessa, tillsammans med andra åtgärder, behöver komma igång skyndsamt. För att öka handlingskraften och få större genomslag i stadens alla förvaltningar och bolag, samt för att Stockholm stad ska bli en tydligare aktör nationellt och regionalt – behöver en "task force" direkt under stadshusets centrala ledning inrättas.

#### 4) Stellan F Hamrin (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att:

Uppdra åt Kommunstyrelsen att utifrån Miljöförvaltningens synpunkter och nedanstående förslag utarbeta ett förslag till Färdplan för ett fossilfritt Stockholm år 2030

Därutöver anföra att den industrialiserade världens utsläpp av klimatgaser måste upphöra senast 2030 för att klimateffekterna ska minimeras och världens utvecklingsländer ges möjlighet till en rättvis utveckling. Stockholm ska gå i täten för denna utveckling. Rättvist miljöutrymme är ett mått för hur jordens begränsade resurser ska kunna fördelas rättvist inom ramarna för naturens bärkraft.

Rådigheten över stadens mark och fastigheter måste ligga hos staden för att effektivisera arbetet. Vi vill att Stockholm tar fram en strategi utifrån klimatmålet för arbetet med miljö rättvisa och vi avsätter medel för en samordningsgrupp inom stadsledningskontoret.

#### STADENS ANPASSNING TILL NYA KLIMATFÖRHÅLLANDEN

Kommunens arbete för att minska klimatpåverkan och anpassa staden till förändrade förhållanden måste ske samordnat inom alla stadens sektorer och gentemot stadens alla aktörer. Inom det egna ansvarsområdet utgör boende och

byggande hörnstenen i arbetet. Alla nya fastigheter oavsett användningsområde ska ha ett energibehov av högst 45 kWh/m<sup>2</sup>\*år och totalt sett sträva efter passivhus-standard genom egen, lokal energiproduktion. Befintliga byggnader måste före 2030 byggas om till ett energibehov av högst 90 kWh/m<sup>2</sup> \* år och också dessa så långt möjligt förses med egen, lokal energiproduktion.

Stadens trafiksystem måste utvecklas mot en minimering av privatbilismen och en utbyggnad av bra och billig kollektivtrafik, som alla stadens invånare har råd att använda dagligen. Förbifart Stockholm ska stoppas och frigjorda pengar användas till kollektivtrafik. Stadens förslag till nytt Slussenområde ska ersättas med en lösning där öppna ytor och kollektivtrafik samt cykling och gående prioriteras, bytestiderna för bussresenärer minimeras och som är anpassat till en havsyta som stigit > 1 m jämfört med idag.

Stadens energiproduktion måste återföras i egen regi för att ett optimalt system som inkluderar olika former av energiproduktion ska kunna optimeras. Användningen av fossila bränslen ska fasas ut till 2030 och en egen produktion ska byggas upp bestående av alla tillgängliga, förnybara energikällor. En långsiktig plan för fjärrvärmesystemets anpassning till lokal energiproduktion måste skapas. Enskilda fastigheters produktionsöverskott måste kunna säljas till det gemensamma nätet.

#### MINSKA STOCKHOLMS KLIMATPÅVERKAN

Klimatförändringen har också nått Stockholm. Sommartemperaturen ökar, Mälarens vattenflöden blir större och havsytan stiger i ett allt snabbare tempo. År 2100 kan havsytan enligt den senaste, tillgängliga studien att ha stigit med 1,1 m jämfört med idag (inkl. landhöjning) (Arktiska Rådets rapport 2011). Osäkerheten åt båda hållen är dock betydande och staden bör genast göra en förnyad bedömning av de allra senaste vetenskapliga rönen.

Stockholm släpper ut 3,4 ton ekvivalenter inom kommunens gränser. V vill minska detta till 2 ton på 6 år, vilket motsvarar 858 000 ton CO<sub>2</sub>e totalt, som är vårt mål. Detta gör vi genom 9 projekt enligt nedan;

Fortums värmeverk i Värtan förbrukar årligen 300 000 ton kol och släpper ut 822 000 ton CO<sub>2</sub>e. Stockholm, som har 50 % av rösterna i bolaget Fortum Värme, ska tillse att kolet ersätts med förnybart bränsle före 2020. Ger 410 000 CO<sub>2</sub>e minskat utsläpp.

Stockholms stad med prioritet utveckla biobränsleproduktionen och överföra denna i egen regi som en del av ett nytt eget energibolag, där initialt också egen lokal produktion ingår genom geovärme, sol-el och solvärme.

Existerande fastigheter måste kraftigt sänka sitt energibehov. En stor potential till energibesparing finns i det så kallade miljonprogrambeståndet. Ett särskilt projekt ska utvecklas för att upprusta och energieffektivera bl.a. dessa fastigheter. En särskild grupp inom staden måste leda och samordna energianvändningen och en fond ska inrättas för att stimulera forskning och utveckling av klimatsmarta energilösningar. Detta ger 10 000 ton CO<sub>2</sub>e i minskade utsläpp.

Maten står för nästan en tredjedel av stockholmarnas klimatutsläpp. Utsläppen från matkonsumtionen ska minska med minst 20 %. Vegetariska alternativ ska

alltid finnas på alla kommunala institutioner och arbetsplatser och vara huvudalternativet en dag i veckan. Fisk och kött från i huvudsak frigående djur inkl vilt och ren ska ersätta kött från s.k. djurfabriker. Information om matens climateffekter ska prioriteras, matsvinnet ska minska och allt biologiskt avfall ska samlas in. Ger 152 000 ton CO<sub>2</sub>e i minskade utsläpp.

Stockholm ska omgående skärpa kraven vad gäller koldioxidutsläpp från tung trafik och intensivt arbetet med att skapa en innerstad fri från privatbilism. Lättillgängliga och säkra infartsparkeringar för bilar och cyklar samt säkra cykelvägar och gångstråk och attraktiv kollektivtrafik.

Trängselavgifterna bör kunna höjas för att uppfylla sitt syfte – just nu behövs en höjning. Intäkterna ska gå till att bygga ut och förbättra kollektivtrafiken i hela länet. Trängselavgifter ska införas på Essingeleden och Förbifart Stockholm ska stoppas, och även dessa pengar ska gå till kollektivtrafik. Vi vill också utöka och utvidga trängselavgiftssystemet att gälla på fler strategiska trafikleder, för att ge incitament till att använda mer hållbara transporter. Ger 245 000 ton CO<sub>2</sub>e i minskade utsläpp.

Vi införa åtskilda cykelbanor. Utrymme skapas genom färre bilfiler. Systemet med låncyklar ska utvecklas och säkra cykelparkeringar skapas i hela staden. Ger 13 000 ton CO<sub>2</sub>e i minskning.

Avfallsmängden måste minskas genom åtgärder inom industri, matvarukedjan och restauranger. Särskild information måste riktas mot allmänheten. Insamlingen av avfall ska effektiviseras genom att kommunen tar ett helhetsansvar för all insamling även om producenterna tar det ekonomiska ansvaret för sina produkter. All insamling ska vara fastighetsnära och fler återvinningscentraler ska skapas. Andelen återvunnet biologiskt avfall ska öka. Ger 8000 ton CO<sub>2</sub>e i minskning.

Bromma flygplats ska läggas ned snarast möjligt och en ny ekostadsdel med nytt centrum, bostäder och rekreationsområden ska skapas, där hela stadsdelen blir en "passiv-hus" stadsdel – den första i Europa. Ger 12500 CO<sub>2</sub>e i minskade utsläpp.

#### ALL BEBYGGELSE SKA VARA KLIMAT- OCH MILJÖSMART

Genom sitt stora markinnehav har Stockholm stora möjligheter att utöva påtryckningar på byggherrar genom att skriva in villkor om miljöhänsyn vid markupplåtelse. Programmet för ekologiskt byggande ska vara bindande. Strandlinjerna i Stockholm ska så långt det är möjligt tillhöra alla. Vattenspeglarna ska skyddas. Det stora beståndet högspänningsledningar ska grävas ner för bättre boendemiljö och frigörande av mark för byggnation.

Ny och modern teknologi är en nyckelfråga i omställningen till ett klimatneutralt samhälle. En sådan teknologi är passivhus som bygger på smart energianvändning där kroppsvärme, solinstrålning, spillvärme från hushållsapparater med mera tas till vara så att det inte behövs någon traditionell uppvärmning. I Stockholm finns flera stora byggprojekt där passivhus skulle kunna bli en självklar del, till exempel Norra Djurgårdsstaden och Norra Station. "Plushus" är hus som inte bara är energisnåla utan de producerar även egen energi genom till exempel solpaneler, vindkraftverk, etc. Vi vill se försök med "Plushus". Efter år 2050 ska alla hus vara passivhus i



absolut mening antingen genom isoleringsåtgärder eller genom en kombination av isolering och egen förnybar energiproduktion vid fastigheten eller på annan plats om det är nödvändigt. Vi vill i större utsträckning satsa på flerfamiljshus byggda av trä.

Majoriteten av fastigheterna i Stockholms stad ägs av privata fastighetsägare, även dessa måste omfattas av samhällets åtgärder. Förutom lagstiftning och tillsyn vill vi ge stöd till klimatinvesteringar och lokala fonder för att stimulera klimatsmarta investeringar.

Ett sätt att minska materialanvändningen i byggskedet är att satsa på kollektivhus där vissa av byggnadens ytor blir gemensamma. Likaså blir energianvändningen lägre i och med mindre bostadsytor. Kollektivhus har också positiva sociala effekter som gynnar en socialt hållbar stad.

De positiva erfarenheterna med miljöarbetet i Hammarby Sjöstad ska tas tillvara, utvecklas och tillämpas vid alla byggprojekt i staden. Det är inte hållbart att enbart ett fåtal byggprojekt bygger på ekologiska principer. År 2013 ska nya bostäder som markanvisas i Stockholm högst förbruka 45 kWh/kvm/år exklusive hushållsel och 2030 ska nettoförbrukningen vara noll. Det är redan idag fullt möjligt att till hyfsade kostnader bygga passiv-hus med 0-förbrukning exkl. hushållsel.

Stadens stora bestånd av miljonprogramsområden måste rustas upp. Det räcker inte med stambyten utan husen måste isoleras, energieffektiviseras och miljöerna runt om måste ses över. Upprustningen måste genomföras i samråd med de boende och med statliga bidrag.

Vidare föreslås att en "task force" under stadshusets centrala ledning inrättas för att dels driva och samordna klimatarbetet i Stockholm - men också för att driva på regering, landsting och andra aktörer så att dessa vidtar nödvändiga åtgärder för att Stockholm med skyndsamhet ska kunna fasa ut de fossila bränslena.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP).

### **Reservation**

Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Mikael Magnusson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Stellan F Hamrin (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP) enligt följande:

Stockholm har globalt sett en tätposition i miljö- och klimatarbetet. Det är en

position som staden ska bevaka och vidareutveckla. Ett stort steg på vägen är det av Kommunfullmäktige fattade målet att staden ska bli fossilbränslefri till år 2050.

Färdplanen syftar till att konkretisera detta mål för olika sektorer och identifiera vilka utmaningar vi måste bemöta för att nå dit. Det är dock viktigt att de förändringar som måste göras inte försvårar och försämrar människors vardag och livskvalitet. Mobilitet, puls och möten mellan människor är värden som gör en stad attraktiv att bo och verka i. Inställningen måste därför vara att vi inte ska söka ändra på det vi gör, utan ändra på sättet vi gör det. På så sätt bygger vi ett fossilbränslefritt Stockholm i världsklass på stockholmarnas villkor.

Genom denna färdplan tar vi ett samlat grepp om målsättningen att staden ska bli fossilbränslefri år 2050 och påbörjar det långsiktiga arbete som ska ta oss dit.

Vid protokollet  
Ellinor Fiebranz Andersson

Rätt utdraget intygar:

---